



**SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE
LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

**OCTAVA TELECONFERENCIA DEL PANEL DE EXPERTOS EN AERONAVEGABILIDAD DEL
SRVSOP (TPEA/08-CAMO) EN PREPARACIÓN AL DESARROLLO DEL REGLAMENTO
APLICABLE A LA ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA
AERONAVEGABILIDAD (CAMO)**

INFORME

(13 de agosto de 2025)

La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión de opinión alguna por parte del SRVSOP, referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o a la delimitación de sus fronteras o límites.

i. ÍNDICE

	Página
i. ÍNDICE	i-1
ii. RESEÑA DE LA REUNIÓN.....	ii-1
ii - 1. LUGAR Y FECHAS	ii-1
ii - 2. PARTICIPACIÓN.....	ii-1
ii - 3. APERTURA.....	ii-1
ii - 4. ORGANIZACIÓN	ii-1
ii - 5. AGENDA	ii-1
ii - 6. INFORME.....	ii-1
iii. LISTA DE PARTICIPANTES.....	iii-1
ARGENTINA	iii-1
BRASIL	iii-1
CHILE.....	iii-1
CUBA.....	iii-1
COLOMBIA	iii-1
PERÚ	iii-1
COMITÉ TÉCNICO	iii-1
1. Informe sobre el Asunto 1. Listado de asistencia.....	A1-1
2. Informe sobre el Asunto 2. Revisar el Capítulo propuesto correspondiente al Capítulo D: Reglas de operación.....	A2-1
3. Informe sobre el Asunto 3. Coordinación con los expertos para programar la Octava teleconferencia.....	A3-1

ii. RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii - 1. LUGAR Y FECHAS

La Octava Teleconferencia del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (TPEA/08) se llevó a cabo el 13 de agosto de 2025, mediante la plataforma Microsoft Teams, en horario de 10:30 a 12:00 (hora local Lima). Esta reunión formó parte del proceso técnico de consolidación del Reglamento LAR CAMO a presentarse en la RPEA/22.

ii - 2. PARTICIPACIÓN

En la Reunión participaron 9 expertos en aeronavegabilidad pertenecientes a seis (6) Estados miembros del Sistema y el Comité Técnico del SRVSOP. La lista de participantes aparece en la Página [iii-1](#).

ii - 3. APERTURA

El Sr. Jorge Barrios, experto en aeronavegabilidad del Comité Técnico del SRVSOP, quien tuvo la responsabilidad de conducir esta teleconferencia dio la bienvenida a los participantes e inició la reunión.

ii - 4. ORGANIZACIÓN

El Comité Técnico del SRVSOP, representado por el experto en aeronavegabilidad Sr. Jorge Luis Barrios Núñez, actuó como Secretaría y Coordinador de la reunión, en la cual se abordaron todos los puntos de la agenda.

ii - 5. AGENDA

Se dio a conocer los puntos de la agenda de acuerdo con el detalle que fue transmitido cuando se convocó la teleconferencia que correspondían a:

1. Listado de asistencia.
2. Revisar el Capítulo D propuesto correspondiente a las Reglas de Operación.
3. Coordinación con los expertos para programar la Novena teleconferencia.

ii - 6. INFORME

El presente informe será distribuido entre los participantes a la teleconferencia. Las solicitudes, consultas, planes de trabajo y convocatorias que surjan de la teleconferencia serán conducidas al SRVSOP a través del Comité Técnico.

iii. LISTA DE PARTICIPANTES**BRASIL**

Vitor Panetto do Nascimento
Especialista de la Gerencia Técnica de Normas Operacionales – ANAC
vitor.nascimento@anac.gov.br

Cesar Silva Fernandes Junior
Gerente de proyecto de certificación – ANAC
cesar.silva@anac.gov.br

CHILE

Alejandro Doren
Inspector de aeronavegabilidad – DGAC
alejandro.doren@dgac.gob.cl

COLOMBIA

Oscar Ángel
Inspector de seguridad operacional – UAEAC
oscar.angel@aerocivil.gov.co

CUBA

José López Vázquez
Director de Ingeniería y Aeronavegabilidad – IACC
jose.lopez@iacc.avianet.cu

Antonio Lahera
Inspector de aeronavegabilidad – IAAC
antonio.lahera@iacc.avianet.cu

PERÚ

Oscar Vilela
Jefe de la coordinación de aeronavegabilidad – DGAC
ovilela@mtc.gob.pe

Alejandro Alva
Especialista de aeronavegabilidad – DGAC
aalva@mtc.gob.pe

URUGUAY

Juan Lovrich
Inspector de aeronavegabilidad – DINACIA
jlovrich@dinacia.gub.uy

COMITÉ TÉCNICO

Jorge Barrios
Experto en Aeronavegabilidad del SRVSOP
jbarrios@icao.int

José Peña
Experto en aeronavegabilidad del SRVSOP
jpena@icao.int

1. Informe sobre el Asunto 1. Listado de asistencia

1.1 El Sr. Jorge Luis Barrios Núñez, experto en aeronavegabilidad del Comité Técnico del SRVSOP, dio la bienvenida a los participantes e inició la sesión conforme a la agenda establecida. Se registró la participación de expertos de aeronavegabilidad de seis (6) Estados miembros del SRVSOP, además de representantes del Comité Técnico. El detalle de participantes se encuentra en el ítem (iii) de este informe.

1.2 Durante la apertura, se informó sobre la importancia de consolidar el Capítulo D del Reglamento LAR CAMO, destacando la necesidad de unificar criterios y avanzar en una redacción consensuada que refleje los requisitos técnicos y operacionales aplicables.

1.3 Asimismo, se reiteró el compromiso de continuar con el cronograma de trabajo acordado previamente, lo que incluye la celebración de nuevas sesiones técnicas, así como el análisis de los comentarios pendientes sobre los requisitos regulatorios en discusión.

1.4 Finalmente, se recalcó la necesidad de que cada experto revise de forma previa los documentos distribuidos a fin de optimizar el tiempo de discusión durante las reuniones, permitiendo un progreso más eficiente hacia la versión final del reglamento.

2. Informe sobre el Asunto 2. Revisar el Capítulo D propuesto correspondiente al Sistema de gestión de seguridad operacional

2.1 El único numeral tratado en esta sesión fue el CAMO.300 "Requisitos de personal". La discusión se centró en evaluar cada literal propuesto, las observaciones pendientes y la pertinencia de su inclusión en el Capítulo D.

2.2 Se acordó mantener el primer párrafo (literal a), relativo al nombramiento del Gerente Responsable, dado que no recibió observaciones en esta ronda. La redacción actual se consideró adecuada y alineada con el resto de las LAR.

2.3 En cuanto al párrafo (b), se analizó su aplicabilidad a explotadores de transporte aéreo comercial. El experto de Chile expresó que este texto corresponde al ámbito de las LAR OPS (Partes 121 y 135) y no debería incluirse en la LAR CAMO. El Comité Técnico sugirió verificar si el contenido ya está cubierto por la normativa correspondiente, de ser así, se acordó suprimir este texto del capítulo D, ya que introduce una duplicación normativa.

2.4 Sobre el literal (c), correspondiente a la persona o grupo de persona que serán responsable que la CAMO cumple con todos los requisitos de la CAMO, los expertos consideraron que este requisito ya está cubierto al ser parte del Capítulo B o como parte del reglamento del explotador de servicios aéreos, por lo que los expertos acordaron suprimirlo:

(e) ~~Se designará a una persona o a un grupo de personas que serán responsables de garantizar que la organización CAMO cumpla en todo momento los requisitos de este reglamento. Estas personas responderán en última instancia ante el Gerente Responsable.~~

2.5 El siguiente tema en revisarse correspondió al párrafo (d) propuesto, el cual pasaría a ser (c) al eliminarse el anterior, en donde se recibieron propuestas de mejora por parte de los expertos (en rojo). Sin embargo los expertos coincidieron que debería mantenerse el texto propuesto inicialmente, quedando de acuerdo al siguiente detalle

(d) ~~El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la CAMO debe disponer de suficiente personal debidamente cualificado para el trabajo previsto de gestión y supervisión de las actividades de mantenimiento de la aeronavegabilidad. La persona y/o grupos de personas no deben tener conflictos de intereses en virtud de las labores que desarrollan en la CAMO. Estas personas responderán en última instancia ante el Gerente Responsable.~~

2.6 Colombia presentó una propuesta de redacción alternativa para consolidar varios párrafos que son de aplicabilidad a un explotador de servicios aéreos y no a la CAMO y a partir de su inclusión deberían eliminarse los otros párrafos propuestos. Asimismo, a la propuesta del experto de Colombia los expertos eliminaron los requisitos que eran aplicables al explotador aéreo, sin embargo, esta propuesta no fue aceptada a fin de continuar con los requisitos que fueron desarrollados. El detalle de esta parte es de acuerdo a lo siguiente:

(c) ~~El Gerente Responsable de la CAMO debe nombrar a un responsable de la gestión y supervisión de las actividades de mantenimiento de la aeronavegabilidad. La persona designada como Director o responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad requerida de conformidad con el LAR 119, (según el tipo de operación), deberá:~~

(1) ~~Ser aceptados por la AAC.~~

(2) ~~Prestar sus servicios con exclusividad a la CAMO~~

(3) ~~Tener independencia con respecto a la o las organizaciones de mantenimiento que le prestan servicio a dichos explotadores.~~

(d) ~~El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la CAMO debe disponer de suficiente personal debidamente cualificado para el trabajo previsto de gestión y supervisión de~~

las actividades de mantenimiento de la aeronavegabilidad. La persona y/o grupos de personas no deben tener conflictos de intereses en virtud de las labores que desarrollan en la CAMO. Estas personas responderán en última instancia ante el Gerente Responsable.

2.7 Continuando con la revisión la propuesta de los párrafos de esta Sección, los expertos acordaron suprimir los párrafos del proyecto original literales (e) hasta (h) por considerar que son de aplicabilidad a un explotador de servicios aéreos y no a una CAMO:

- (e) Para el transporte aéreo comercial, el Gerente Responsable debe nombrar a un responsable. Esta persona será responsable de la gestión y supervisión de las actividades de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, de conformidad con (e).*
- (f) El responsable designado mencionado en la letra (d) no será empleado de una OMA LAR 145 contratada por el explotador, a menos que la AAC lo acuerde de forma específica.*
- (g) La organización debe disponer de suficiente personal debidamente cualificado para el trabajo previsto.*
- (h) Todas las personas mencionadas en las letras (e) y (d) deben poder demostrar conocimientos relevantes, la formación y experiencia apropiada en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves.*
- (i) La cualificación de todo el personal que participe en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad debe registrarse y documentarse.*

2.8 Seguidamente fue revisado el literal (d) la reunión observó que la referencia a la Sección CAMO.340 (a)(4) no correspondía al Capítulo D y estaba duplicada en la LAR-CAMO. Por ello, se propuso ajustarla para que remita a la sección correcta (CAMO.130 (b)(4)). Finalmente, se acordó mantener el literal con la corrección de referencia, dado que establece la obligación de designar a las personas autorizadas a expedir certificados de revisión de aeronavegabilidad, sujeto a aprobación de la autoridad.

2.9 El literal (e) no generó mayores comentarios. Se mantuvo la redacción que obliga a la organización a incluir en el CAME el título y nombre de las personas designadas en los literales (a), (c) y (d). La reunión coincidió en que este requisito es coherente con la trazabilidad y claridad en la gestión de la aeronavegabilidad.

2.10 Finalmente, fue revisado el literal (f) en donde la discusión giró en torno a su pertinencia en aeronaves de gran tamaño o destinadas al transporte aéreo comercial. Algunos participantes (especialmente Colombia) señalaron la posible duplicidad con las partes 121 y 135. Sin embargo, se concluyó que el requisito debía mantenerse en el Capítulo D, dado que refuerza la obligación de la CAMO de establecer y controlar la competencia del personal y vincula la revisión de la aeronavegabilidad y auditorías de calidad con los procedimientos acordados con la AAC.

2.11 Estos tres párrafos quedaron de acuerdo al siguiente detalle:

- (a) En lo que respecta a las organizaciones que expiden certificados de revisión de la aeronavegabilidad de conformidad con la Sección ~~CAMO.340 (a)(4)~~ CAMO.130 (b)(4) la organización CAMO designará a las personas autorizadas a hacerlo, que estarán sujetas a la aprobación de la autoridad competente.*
- (b) La organización definirá y mantendrá actualizados en el manual de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME) el título y nombre de la persona o personas a las que se hace referencia en los items (a), (c) y (d).*
- (c) Para toda aeronave de gran tamaño o destinada al transporte aéreo comercial, la organización CAMO establecerá y controlará la competencia del personal que participe en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, la revisión de la aeronavegabilidad y/o las auditorías de calidad con arreglo al procedimiento y a la norma acordados por la AAC.*

2.12 En el Apéndice A se encuentra el documento utilizado durante la teleconferencia.

4. Informe sobre el Asunto 3. Coordinación con los expertos para programar la Novena teleconferencia

4.1 Bajo este asunto, el Comité Técnico del SRVSOP informó a los expertos que, conforme al cronograma de actividades previsto para la continuar con la revisión del Reglamento LAR CAMO, se tiene previsto llevar a cabo la siguiente teleconferencia el día 19 de agosto con el propósito de continuar con la revisión del Capítulo D del LAR CAMO.

4.2 Asimismo, el Comité Técnico se comprometió a completar el borrador del Capítulo D del LAR CAMO con los comentarios que el personal de expertos en aeronavegabilidad ha emitido hasta el momento a fin de que el personal los revise y se facilite la revisión de este Capítulo, por ello se solicitó el compromiso de los expertos para que revisen en trabajo y hacer más dinámica las siguientes teleconferencias y poder lograr culminar la revisión de esta parte del LAR CAMO.

APÉNDICE A

Capítulo D: Reglas de operación

CAMO.300 Requisitos de personal

(a) La organización CAMO debe nombrar a un Gerente Responsable, que cuente con autoridad en la organización para asegurar que todas las actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad se pueden financiar y llevar a cabo de conformidad con este reglamento.

~~(b) Para el transporte aéreo comercial un explotador de servicios aéreos, el Gerente Responsable mencionado en (a), que podría ser el mismo para el explotador aéreo y la CAMO, debe contar con autoridad suficiente en la organización para asegurar garantizar que todas las operaciones del explotador se pueden financiar y llevar a cabo de acuerdo con las normas exigidas para la emisión y el mantenimiento de la validez de un certificado de explotador aéreo, y cuando corresponda, de la de su aprobación como CAMO.~~

~~(c) El Gerente Responsable de la CAMO debe nombrar a un responsable de la gestión y supervisión de las actividades de mantenimiento de la aeronavegabilidad. La persona designada como Director o responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad requerida de conformidad con el LAR 119, (según el tipo de operación), deberá:~~

~~(1) Ser aceptados por la AAC.~~

~~(2) Prestar sus servicios con exclusividad a la CAMO~~

~~(3) Tener independencia con respecto a la o las organizaciones de mantenimiento que le prestan servicio a dichos explotadores.~~

~~(d) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la CAMO debe disponer de suficiente personal debidamente cualificado para el trabajo previsto de gestión y supervisión de las actividades de mantenimiento de la aeronavegabilidad. La persona y/o grupos de personas no deben tener conflictos de intereses en virtud de las labores que desarrollan en la CAMO. Estas personas responderán en última instancia ante el Gerente Responsable.~~

~~(e) Se designará a una persona o a un grupo de personas que serán responsables de garantizar que la organización CAMO cumpla en todo momento los requisitos de este reglamento. Estas personas responderán en última instancia ante el Gerente Responsable.~~

~~(c) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la~~ La CAMO debe disponer de suficiente personal debidamente cualificado para el trabajo previsto de gestión y supervisión de las actividades de mantenimiento de la aeronavegabilidad. ~~La persona y/o grupos de personas no deben tener conflictos de intereses en virtud de las labores que desarrollan en la CAMO.~~ Estas personas responderán en última instancia ante el Gerente Responsable.

~~Para el transporte aéreo comercial, el Gerente Responsable debe nombrar a un responsable. Esta persona será responsable de la gestión y supervisión de las actividades de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, de conformidad con (c).~~

~~El responsable designado mencionado en la letra (d) no será empleado de una OMA LAR 145 contratada por el explotador, a menos que la AAC lo acuerde de forma específica.~~

~~La organización debe disponer de suficiente personal debidamente cualificado para el trabajo previsto.~~

~~Todas las personas mencionadas en las letras (c) y (d) deben poder demostrar conocimientos relevantes, la formación y experiencia apropiada en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves.~~

~~La cualificación de todo el personal que participe en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad debe registrarse y documentarse.~~

- (d) En lo que respecta a las organizaciones que expiden certificados de revisión de la aeronavegabilidad de conformidad con la Sección CAMO.340 (a)(4) CAMO.130 (b)(4) la organización CAMO designará a las personas autorizadas a hacerlo, que estarán sujetas a la aprobación de la autoridad competente.
- (e) La organización definirá y mantendrá actualizados en el manual de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME) el título y nombre de la persona o personas a las que se hace referencia en los ítems (a), (c) e (d).
- (f) Para toda aeronave de gran tamaño o destinada al transporte aéreo comercial, la organización CAMO establecerá y controlará la competencia del personal que participe en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, la revisión de la aeronavegabilidad y/o las auditorías de calidad con arreglo al procedimiento y a la norma acordados por la AAC.

CAMO.305 Personal de revisión de la aeronavegabilidad (ARS)

- (a) Para recibir la aprobación que lo autorice a realizar revisiones de la aeronavegabilidad y, si procede, expedir autorizaciones de vuelo, la CAMO deberá contar con el personal de revisión de la aeronavegabilidad adecuado, que expedirá los certificados de revisión de aeronavegabilidad (ARC) y, si procede, las autorizaciones de permiso de vuelo especial de conformidad con las Secciones 21.870 y 21.875 del LAR 21.
- (b) El ARS designado por la CAMO sólo puede recibir una autorización por parte de dicha organización cuando así lo acepte formalmente la AAC **que otorgo la certificación a la CAMO** después de completar a **satisfacción satisfactoriamente** una revisión de aeronavegabilidad bajo **la supervisión de la AAC**.
- (c) La organización deberá garantizar que el ARS pueda demostrar una experiencia reciente en gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- (d) Todo el ARS deberá identificarse mediante una lista que **figurará forme parte del en el CAME**, junto con su referencia de autorización de revisión de la aeronavegabilidad.
- (e) La organización deberá mantener un expediente de todo el personal que participe en la revisión de la condición de aeronavegabilidad, que deberá incluir detalles de cualquier cualificación apropiada, junto con un resumen de la experiencia y **formación conocimiento** pertinente en gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y una copia de la autorización. Este expediente deberá conservarse durante dos años desde la fecha en que el personal de revisión de la aeronavegabilidad haya dejado la organización.

CAMO.310 Instalaciones

- (a) La CAMO debe proveer instalaciones apropiadas para todo el trabajo que planea realizar, asegurando en particular, protección de los fenómenos del medio ambiente, del polvo y el calor.
- (b) Debe disponer de oficinas aceptables, en lugares adecuados, para el personal responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, incluyendo en particular para el personal que se especifica en la Sección CAMO.300, **Sección CAMO.305** y del personal encargado de los sistemas de calidad y seguridad operacional.
- (c) El ambiente de trabajo debe ser apropiado para las tareas que se van a realizar y en particular, cumplir con requerimientos especiales que se deben observar. A menos que sea requerido de otra forma por el ambiente particular de una tarea, el ambiente de trabajo debe ser tal que la efectividad del personal no se vea afectada.

CAMO.311 Procedimientos de calidad para validación de Equipamientos, herramientas y materiales

- (a) **La CAMO debe tener un procedimiento de calidad, relacionado con la validación de los listados de equipamiento, herramientas y materiales adecuados y necesarios utilizados por la organización de mantenimiento contratada y/o subcontratada, para garantizar el adecuado cumplimiento de toda actividad de mantenimiento descrita en su lista de capacidades.**
- (b) **El procedimiento de validación del control de las herramientas, equipamientos y equipo particular que requiera calibración, debe incluir procesos de control y calibración de acuerdo a estándares aceptables a la AAC del Estado que otorgó la certificación, a una frecuencia que asegure su correcta operación y**

precisión. Los registros de estas calibraciones indicadas y el estándar utilizado deben ser validados por la CAMO, cada vez que se pretende utilizar los servicios de una organización de mantenimiento contratada.

CAMO.315 Datos de mantenimiento

- (a) La CAMO debe mantener y utilizar datos de mantenimiento **actualizados y** aplicables para la realización de las tareas de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad contempladas en la Sección CAMO.320. Estos datos podrán ser facilitados por el propietario u explotador sobre la base de un contrato apropiado que se suscribirá con uno u otro. En tal caso, la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad solo deberá mantener esos datos **de mantenimiento** durante el período de vigencia del contrato, sin perjuicio de lo dispuesto la Sección 121.1135 o Sección 135.1435, según sea aplicable.
- (b) Para los propósitos de esta sección datos de mantenimiento aplicable deben ser:
 - (1) cualquier requerimiento, procedimiento, directriz de aeronavegabilidad, o datos aplicables, aceptados o aprobados por la AAC del Estado de matrícula;
 - (2) manuales de mantenimiento, reparación y reparación general, boletines de servicio, así como programas de ajuste y tolerancia aceptados o aprobados por la AAC del Estado de matrícula;
 - (3) cualquier estándar aplicable, tal como prácticas estándar de mantenimiento emitidas por cualquier Autoridad, instituto u organización y que sea reconocida por la AAC del Estado de matrícula como un buen estándar de mantenimiento; y
 - (4) cualquier dato aplicable emitido de acuerdo con el párrafo ~~(e)~~ **(a)** de esta sección.
- (c) La CAMO debe asegurar que todos los datos de mantenimiento estén fácilmente disponibles para ser usados cuando sea requerido por el personal de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- (d) La CAMO, debe asegurar que todos los datos de mantenimiento controlados son mantenidos debidamente actualizados.

CAMO.320 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

- (a) Todos los trabajos de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad deberán efectuarse conforme a los requisitos del Capítulo I del LAR 121 y o Capítulo J del LAR 135, **según corresponda**.
- (b) Para todas las aeronaves gestionadas, la CAMO debe:
 - (1) ~~Crear y s~~ **Supervisar** un programa de mantenimiento para la aeronave gestionada que incluya cualquier programa de fiabilidad aplicable. **Además del monitoreo por condición de los sistemas, componentes y motores del avión.**
 - (2) Presentar el programa de mantenimiento de la aeronave y sus enmiendas a la autoridad competente para su aprobación.
 - (3) Gestionar la aprobación de las modificaciones y reparaciones mayores,
 - (4) Garantizar que todo el mantenimiento se lleva a cabo de acuerdo con el programa de mantenimiento aprobado.
 - (5) Garantizar que se cumplan todas las directrices de aeronavegabilidad que sean de aplicación y que afecten al mantenimiento de la aeronavegabilidad.
 - (6) Garantizar que todos los defectos descubiertos durante el mantenimiento programado o que se hayan notificado sean corregidos por una OMA LAR 145.
 - (7) Garantizar que la aeronave se lleve a una organización de mantenimiento debidamente aprobada siempre que sea necesario.
 - (8) Coordinar el mantenimiento programado, la aplicación de directrices de aeronavegabilidad, la sustitución de componentes con vida útil limitada (LLP), **componentes sujetos a revisión general**

- obligatoria (TBO)** y la inspección de elementos para garantizar que el trabajo se ejecute correctamente.
- (9) Administrar y archivar todos los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad o el registro técnico del explotador.
 - (10) Asegurarse de que la declaración de masa y centrado refleja el estado actual de la aeronave.
- (c) Cuando el explotador **aéreo no posea** ~~no cuente~~ con una aprobación **como organización de mantenimiento** según el LAR 145, éste deberá establecer un contrato escrito de mantenimiento entre el explotador ~~y con~~ una OMA LAR 145, en el que se detallen las funciones especificadas en las Sección 121.1110 **del LAR 121** o Sección 135.1140 **del LAR 135**, según sea aplicable, asegurándose de que todo el mantenimiento se realice en última instancia por una OMA LAR 145, y se defina el apoyo a las funciones **del sistema** de calidad **descrito** de la Sección CAMO.345 (b). Los contratos de mantenimiento en base, mantenimiento de línea programado y mantenimiento de motores **o hélices, cuando sea aplicable**, junto con todas sus modificaciones, deberán ser aprobados por la AAC. No obstante, en el caso de:
- (1) Una aeronave que requiera un mantenimiento de línea no previsto, el contrato podrá llevarse a cabo en forma de órdenes de trabajo independientes dirigidas a la organización de mantenimiento conforme ~~a la parte~~ **al LAR 145**.
 - (2) Mantenimiento de ~~elementos~~ **componentes**, incluso el mantenimiento de motores **o hélices, cuando sea aplicable**, el contrato mencionado en ~~la letra~~ **el párrafo (c)** podrá llevarse a cabo en forma de órdenes de trabajo independientes dirigidas a ~~la una~~ organización de mantenimiento conforme al LAR 145.

CAMO.330 Revisión de la aeronavegabilidad

- (a) Para cumplir la revisión de la aeronavegabilidad de las aeronaves, la CAMO debe realizar una revisión de los registros de la aeronave, íntegramente documentada, con objeto de verificar que:
- (1) las horas de vuelo de la ~~célula~~ **aeronave**, el motor **de la aeronave** y la hélice **(según corresponda)** y sus correspondientes ciclos de vuelo se han registrado correctamente;
 - (2) el manual de vuelo es aplicable a la configuración de la aeronave y refleja el último estado de ~~revisión~~ **actualización**;
 - (3) se han realizado todas las tareas de mantenimiento de la aeronave, **motor de aeronave, hélice (según corresponda)**, conforme al programa de mantenimiento aprobado;
 - (4) se han corregido todos los defectos conocidos o, cuando corresponda, se ha diferido dicha corrección de forma controlada;
 - (5) se han aplicado y registrado todas las directrices de aeronavegabilidad aplicables, **los boletines de servicio u otra documentación mandatoria (según corresponda)**;
 - (6) se han registrado y son conformes al LAR 21 todas las modificaciones y reparaciones ~~de~~ **realizadas en** la aeronave;
 - (7) todos los ~~elementos~~ **componentes** con vida útil limitada (**LLP**) y **componentes sujetos a revisión general obligatoria (TBO)** instalados en la aeronave están debidamente identificados y registrados, y no han superado su límite de vida útil aprobado;
 - (8) todo el mantenimiento se ha realizado de conformidad con el Capítulo I del LAR 121 ~~y o~~ el Capítulo J del LAR 135, **según corresponda**;
 - (9) la declaración actual de masa (peso) y centro de gravedad refleja la configuración de la aeronave y es válida;
 - (10) la aeronave cumple la última revisión de su diseño de tipo; y
 - (11) la aeronave posee, si así está prescrito, un certificado de nivel de ruido que de conformidad a la Sección 21.825(e) del LAR 21.

- (b) El ARS de la CAMO efectuará una inspección física de la aeronave. En dicha inspección, el ARS que no esté cualificado conforme al LAR 65 deberá ser asistido por personal que posea dicha cualificación.
- (b) ~~El ARS de la CAMO efectuará una inspección física de la aeronave. En dicha inspección, el ARS que no esté cualificado conforme al LAR 65 deberá ser asistido por personal que posea dicha cualificación.~~
- (c) Mediante la inspección física de la aeronave, el ARS debe asegurarse de que:
- (1) todas las marcas y ~~etiquetas~~ **placas** requeridas están correctamente instalados;
 - (2) la aeronave cumple su manual de vuelo aprobado;
 - (3) la configuración de la aeronave cumple la documentación aprobada;
 - (4) no se encuentran defectos evidentes que no se hayan tratado de conformidad con la Sección 121.1160 o la Sección 135.1465, según sea aplicable;
 - (5) no se encuentran discrepancias entre la aeronave y la revisión documentada de registros del ítem (a).
- (d) No obstante, que los ~~informes~~ **certificados** de revisión de la condición de aeronavegabilidad se expidan tras superar satisfactoriamente una revisión de aeronavegabilidad, el ~~informe~~ **certificado** tendrá una validez de un año, la revisión de la condición de aeronavegabilidad se puede anticipar un máximo de noventa (90) días sin pérdida de continuidad del patrón de revisiones de aeronavegabilidad, para permitir que la revisión física se realice durante una comprobación de mantenimiento.
- (e) El ARC (formulario Form CAMO - 002 o la recomendación de expedición de un certificado de revisión de la aeronavegabilidad (formulario Form CAMO - 002a) solo podrán ser emitidos:
- (1) por personal encargado de la revisión del mantenimiento de la aeronavegabilidad debidamente autorizado de conformidad con la Sección CAMO.305 en nombre de la CAMO, y
 - (2) cuando se dictamine que la revisión de la condición de aeronavegabilidad se ha llevado a cabo en su totalidad, sin observarse incumplimientos que puedan poner en peligro la seguridad del vuelo.
- (f) Siempre que se expida o prorrogue un ~~informe~~ **certificado** de revisión de la condición de aeronavegabilidad a una aeronave, deberá remitirse copia del mismo a la AAC del Estado de matrícula en el plazo máximo de 10 días tras la expedición o la prórroga.
- (g) Las tareas de revisión del mantenimiento de aeronavegabilidad no deberán subcontratarse.
- (h) De no ser concluyente el resultado de la revisión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, se informará de tal extremo a la AAC a la mayor brevedad posible y, en todo caso, en el plazo máximo de 72 horas desde el momento en que la organización haya detectado la situación.

CAMO.335 Conservación de los registros

- (a) Registros de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad
- (1) La organización deberá asegurarse de conservar los registros de las certificaciones de conformidad de mantenimiento y los registros técnicos de las aeronaves,
 - (2) La organización deberá registrar todos los detalles del trabajo realizado.
 - (3) Si la organización posee la prerrogativa mencionada en la Sección CAMO.130 (c), deberá conservar una copia de cada ARC y recomendación emitida o, según corresponda, prorrogada, junto con toda la documentación de respaldo.
 - (4) Además, la organización deberá conservar una copia de cualquier certificado de revisión de aeronavegabilidad que haya prorrogado bajo la prerrogativa indicada en la Sección CAMO.130 (b)(4).

- (5) Si la organización posee la prerrogativa mencionada la Sección CAMO.130 (d), deberá conservar una copia de cada permiso de vuelo emitido de conformidad la Sección 21.870 y Sección 21.875 del LAR 21.
 - (6) La organización deberá conservar una copia de todos los registros mencionados en los puntos (a)(2) a (a)(4) durante un período de tres (3) años después de que la responsabilidad de la aeronave haya sido transferida permanentemente a otra persona u organización.
 - (7) Si la organización cesa sus operaciones, todos los registros conservados deberán ser transferidos al ~~propietario~~ **explotador** de la aeronave.
- (b) Registros del sistema de gestión, contratación y subcontratación
- (1) La organización deberá asegurarse de conservar los siguientes registros:
 - (2) Registros de los procesos clave del sistema de gestión.
 - (3) Contratos, tanto de contratación como de subcontratación, conforme a lo establecido en la Sección CAMO.340.
 - (4) Los registros del sistema de gestión, así como cualquier contrato conforme a la Sección CAMO.340, deberán conservarse por un período mínimo de cinco (5) años.
- (c) Registros del personal
- (1) La organización deberá asegurarse de conservar los siguientes registros:
 - (i) Registros de cualificación y experiencia del personal involucrado en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, el monitoreo del cumplimiento y la gestión de la seguridad operacional.
 - (ii) Registros de cualificación y experiencia de todo el personal de revisión de aeronavegabilidad, así como del personal encargado de emitir recomendaciones y permisos de vuelo.
 - (2) Los registros de todo el personal de revisión de aeronavegabilidad, del personal que emite recomendaciones y del personal que emite permisos de vuelo deberán incluir:
 - Detalles de las cualificaciones pertinentes que posean.
 - Un resumen de la experiencia y ~~formación~~ **conocimiento** en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.
 - Una copia de la autorización correspondiente.
 - (3) Los registros del personal deberán conservarse mientras la persona trabaje para la organización y deberán mantenerse por un período adicional de tres (3) años después de que la persona haya dejado la organización.
- (d) La organización deberá establecer un sistema de conservación de registros que permita un almacenamiento adecuado y una trazabilidad confiable de todas las actividades realizadas.
- (e) El formato de los registros deberá estar especificado en los procedimientos de la organización.
- (f) Los registros deberán ser almacenados de manera que se garantice su protección contra daños, alteraciones y robos.

CAMO.340 Contratación y subcontratación

- (a) La ~~organización CAMO~~ **CAMO** debe asegurarse de que, al contratar mantenimiento o subcontratar cualquier parte de sus actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad:
- (1) estas actividades cumplan con los requisitos aplicables; y
 - (2) cualquier peligro para la seguridad operacional de la aviación asociado con dicha contratación o subcontratación sea considerado como parte del sistema de gestión de seguridad operacional de la ~~organización CAMO~~ **CAMO**.

- (b) Cuando la organización CAMO subcontrate cualquier parte de sus actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad a otra organización, la organización subcontratada deberá operar bajo la aprobación de la organización. La organización deberá asegurarse de que la AAC tenga acceso a la organización subcontratada para determinar el cumplimiento continuo de los requisitos aplicables.

CAMO.345 Sistema de calidad

- (a) Para garantizar que la CAMO siga cumpliendo los requisitos de este reglamento, la organización debe crear un sistema de calidad y designar un Responsable de Calidad que supervise el cumplimiento y la adecuación de los procedimientos requeridos con el fin de garantizar la aeronavegabilidad de las aeronaves. La supervisión del cumplimiento debe incluir un sistema de información al Gerente Responsable para garantizar que se tomen medidas correctivas oportunas cuando sea necesario.
- (b) El sistema de calidad debe supervisar las actividades mencionadas en el presente reglamento. Deberá incluir al menos las siguientes funciones:
- (1) Supervisar que todas las actividades mencionadas en el presente reglamento se realizan de conformidad con los procedimientos aprobados.
 - (2) Supervisar que todo el mantenimiento contratado se está llevando a cabo de acuerdo a lo estipulado en el contrato.
 - (3) Supervisar el cumplimiento continuo de los requisitos de este reglamento.
- (c) Los registros de estas actividades deben guardarse durante al menos dos (02) años.
- (d) En el caso de transporte aéreo comercial, el sistema de calidad debe de la CAMO formar parte integrante del sistema de calidad del explotador.

CAMO.350 Hallazgos de auditoría

- (a) En caso de que la CAMO identifique hallazgos debe:
- (1) Identificar la causa raíz o las causas y los factores contribuyentes del incumplimiento.
 - (2) Definir un plan de acción correctiva (PAC).
 - (3) Demostrar la implementación de las acciones correctivas a satisfacción de la AAC.
- (b) Las acciones mencionadas en los puntos (a)(1), (a)(2) y (a)(3) deberán realizarse dentro del período acordado con la AAC.

CAMO.355 Manual de organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME)

- (a) La organización CAMO debe desarrollar y mantener actualizado un CAME para uso y orientación del personal encargado de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y que en su contenido incluya por lo menos lo establecido en el apéndice 1 del presente reglamento.
- (b) El Director o responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la CAMO será responsable por mantener actualizado el Manual de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (CAME).
- (b) El CAME debe ser aceptable por la AAC del Estado de matrícula y del Estado del explotador.
- (b) El CAME debe ser aceptable por la AAC del Estado de matrícula, cuando es diferente al Estado del explotador.
- (b) El CAME debe ser aceptable para la AAC del Estado del explotador.
- (c) La organización debe proveer a la AAC del Estado de matrícula y a la AAC del Estado del explotador de las aeronaves a las que le brinda el servicio, si es diferente a la AAC del Estado de matrícula, una copia del CAME y las subsecuentes enmiendas.
- (d) El CAME y cualquier enmienda deberá observar en su diseño los principios de factores humanos.

CAMO.360 Casos de fallas, mal funcionamiento y defectos

- (a) La CAMO debe estar en constante coordinación con el explotador aéreo al cual le proporciona el servicio de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad para que se informe a la AAC del Estado de matrícula, a la AAC del explotador (cuando es diferente a la AAC del Estado de matrícula) y a la organización responsable del diseño de tipo o a la persona u organización responsable del diseño de la modificación o reparación de cualquier falla, malfuncionamiento, o defecto en la aeronave que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura de la aeronave utilizada por él.
- (b) Los informes deben ser hechos en la forma y manera indicada por la AAC del Estado de matrícula **y la AAC del explotador (cuando es diferente a la AAC del Estado de matrícula)**, y deben contener toda la información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento del explotador.
 - (b) Los informes deben ser hechos en la forma y manera indicada por la AAC del Estado de matrícula **y la AAC del Estado del explotador**, y deben contener toda la información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento del explotador.
- (c) Los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios a partir de la identificación de la falla, malfuncionamiento o defecto ~~del avión de la aeronave~~.
- (d) Cuando corresponda, la CAMO debe elaborar un informe de seguimiento para proporcionar detalles sobre las acciones que pretende tomar para prevenir ocurrencias similares en el futuro, tan pronto como dichas acciones hayan sido identificadas. Este informe deberá presentarse en la forma y manera establecidos por la AAC **competente**.